

## Vägutredning

### Väg 297 Östra Tandö – Bu

## Samrådsredogörelse

### Angående till Vägverket Region Mitt inkomna yttranden rörande vägutredning för väg 297 delen Östra Tandö – Bu i Malungs kommun, Dalarnas län.

---

Obj nr 860560

#### Yttranden

Ett sammandrag av inkomna skrivelser redovisas här nedan och följs av Vägverket Region Mitts kommentar.

#### Yttranden med anledning av informationsmöte den 8 februari 2001.

1. Margareta Lissola, Lima

Undrar om inte det västra alternativet har utretts med en förlängd sträckning efter befintlig banvall ända fram till missionshuset i Bu. Anser att detta bör ske både med tanke på ekonomiska och miljömässiga skäl. Den redovisade sträckningen Väst 1 från Rissättra hållplats tvärs över åkermark och Buvallaänget, med dess stora och unika fauna samt befintliga fornlämningar, vore katastrofalt.

**Kommentar:** *Detta alternativ studerades delvis i den kombinerade handlingen förstudie/vägutredning som upprättades 1994. Alternativet är nu medtaget i vägutredningen som alt Väst 3.*

2. Lars-Urban Helje, fastighetsägare till Risättra 8:16

Anser att mötet ej var representativt för de åsikter som finns om en ny vägsträckning. De som uttalade sig mot en väg öster om byn var ett fåtal skogsägare och jägare som aldrig syns nere vid älven.

Området och miljön nere vid älven och den gamla järnvägsbanken är idag, om man bortser från järnvägsbanken som gång- och cykelstråk, orörd från Limesforsen till Tandö. Det är fel att förstöra den fina landskapsbilden nere vid älven med en bred väg.

Anser att Vägverket bör göra en fullständig utredning av det östra förslaget som visar hur man löser bl a korsningar med utfarter, skidspår, skoterleder, virkestransporter m m. Detta är argument som förs fram mot det östra alternativet.

**Kommentar:** *Samtliga alternativa terrängkorridorer som redovisas i vägutredningen har konsekvensbeskrivits utifrån bl a dessa synpunkter.*

*Detaljlösningar för de behov av korsningar med utfarter, skidspår, skoterleder m m kommer att studeras i kommande detaljprojektering för det alternativ som väljs.*

3. Skog & Åkeri i Dalarna AB, Rolf Algotsson, Lima

Anser att det östra alternativet är vansinne. Accepterar övriga alternativ men förordar det gamla alternativet förlängt efter banvallen upp till missionshuset, Väst 3.

**Kommentar:** *Ingen kommentar.*

4. Rolf Östling Bu 15:11, Bengt Lindow Bu 14:7, Bo Jernberg Bu 17:13, Margareta Lissola Bu 17:9 och 17:22, Ulf Lindow Ytternäs 9:1

Fastighetsägarna förutsätter att ett tidigare förslag, framtaget i samband med tidigare arbetsplan och benämnt Alternativ 3, utreds på nytt men på ett utförligare sätt. De anser att det alternativet tar bättre hänsyn till boendemiljön och ett bevarande av befintlig landskapsbild. De stöder även ett förslag som följer banvallen längre norrut till missionshuset, Väst 3.

**Kommentar:** *Samtliga alternativ som tidigare undersökts har tagits med i vägutredningen. Tidigare alternativ 3 motsvaras i vägutredningen av Väst 2.*

**Yttranden inkomna under utökat samråd 24 mars till 24 april 2001.**

1. Banverket

Banverket har inga pågående planer eller projekt som berör vägutredningsområdet.

**Kommentar:** *Ingen kommentar.*

2. Sveriges Geologiska Undersökning

Konstaterar att området som berörs av alternativen väst och 0 (bef väg) utgörs av sand och grus medan alternativ öst huvudsakligen ligger på en moränsluttning som ställvis har hög blockhalt.

Vägverket har i sitt utredningsarbete uppmärksammat de konflikter som kan finnas kring hydrogeologiska problemställningar (kommunala vattentäkter och skydd av dessa samt grundvattenberoende naturmiljöer). SGU framhåller vikten av dokumentation av enskilda brunnar och att referensmätningar av vattennivåer och vattenkvalitet görs. Framhåller även betydelsen av att jord- och bergskärningar dokumenteras under pågående vägarbete.

Förordar det östliga alternativet med sträckningen Öst 2 för att bevara moränsluttningens ravinbildning.

**Kommentar:** *Dokumentation av enskilda brunnar och referensmätningar av vattennivåer och vattenkvalitet kommer att ingå i de kommande planeringsskedena arbetsplan och bygghandling.*

### 3. Räddningsverket

Påtarar vikten av att säkerhetsfrågor kommer med tidigt i planeringsprocessen och behandlas på ett sakligt sätt. Anser att föreliggande material utgör ett gott exempel på hur riskfrågor behandlas tidigt.

Räddningstjänsten förutsätter att säkerhetsfrågorna utvecklas ytterligare i de kommande planeringsstegen. Särskilt i miljökonsekvensbeskrivningen bör en noggrann redogörelse göras för vilka olycksrisker som finns, risknivåer och riskreducerande åtgärder.

**Kommentar:** *Säkerhetsfrågorna har belysts i miljökonsekvensbeskrivningen.*

### 4. Naturskyddsföreningen i Övre Västerdalarna

Anser att alla beskrivna alternativa vägdragningar medför omfattande konsekvenser för antingen natur/miljö eller boende i dalgången. Alternativ på västra sidan älven saknas. Detta bör kanske undersökas eller i varje fall beskrivas så att det framgår om det över huvudtaget är tänkbart.

Kräver att en fullständig inventering av nyckelbiotoper och naturvärden görs inför en slutlig MKB.

**Kommentar:** *En sträckning väster om älven skulle bl a medföra utbyggnad av två broar över älven och har bedömts som ej realistiskt. I MKB:n har redovisats kända naturvärden och nyckelbiotoper efter underlag från länsstyrelsen och Skogsvårdsstyrelsen.*

### 5. Jägareförbundet Lima jaktvårdskrets

Utdrag ur protokoll från styrelsemöte 2001-04-18: Mötet förordar det tidigare förslaget, alternativ Väst 1.

**Kommentar:** *Ingen kommentar.*

### 6. Skogsvårdsstyrelsen Dalarna – Gävleborg

Alternativ Ö1 och Ö2 är de sämsta ur skoglig synpunkt, pga att det finns kända – och även kan finnas okända – nyckelbiotoper och objekt med höga naturvärden inom föreslagen vägsträckning.

Förordar att Vägverket arbetar vidare med alternativet Ombyggnad av befintlig väg. Såväl det västra som östra alternativet bör ej komma till utförande.

**Kommentar:** *Åtgärder på befintlig väg har utretts och två alternativ har redovisats i vägutredningen, alternativen Ombyggnad och Förbättring.*

#### 7. Försvarsmakten

Har inget som kan påverkas inom redovisade alternativa terrängkorridorer.

**Kommentar:** *Ingen kommentar.*

#### 8. Riksantikvarieämbetet

Bifogar en lista över de frågor som bör belysas från kulturmiljösynpunkt i en miljökonsekvensbeskrivning.

Påtarar att rapporter från arkeologiska utredningar och undersökningar utgör ett kunskapsunderlag och skall beaktas i beskrivningen.

**Kommentar:** *I samband med utarbetandet av vägutredningen har Dalarnas museum, på uppdrag av Vägverket, upprättat en kulturhistorisk utredning.*

*MKB:n har behandlat de frågor som bör belysas från kulturmiljösynpunkt.*

#### 9. Statens geotekniska institut

Kan inte se att det finns geotekniska svårigheter som hindrar genomförandet av de beskrivna alternativen. Byggbarheten från geoteknisk synpunkt bedöms generellt vara god för samtliga korridorer.

Grundvattenintressena kan få stor betydelse vid val av korridor. Eftersom isälvsavlagringar dominerar får man stora tillrinningsområden/skyddsområden kring vattentäcker. Det kan därför skilja på behov av skyddsåtgärder mellan föreslagna vägkorridorer. För vissa alternativ kan omfattande skyddsåtgärder eller omläggning av vattentäcker komma att erfordras.

**Kommentar:** *I vägutredningen redovisas två kommunala vattentäcker, inkl inre och yttre skyddsområden. Vattentäckerna berörs av de västliga alternativen. Definition och kriterier för inre och yttre skyddsområde samt exempel på skyddsåtgärder inom respektive område beskrivs i utredningen.*

#### 10. Svenska Kraftnät

Har inga invändningar mot de redovisade planerna. Förutsätter dock att de punkter, där den planerade vägen kommer att korsa SvK:s ledningar, redovisas noggrant för bedömning av åtgärder på dessa.

**Kommentar:** *I nästa skede i planeringsprocessen, upprättande av arbetsplan, kommer eventuella korsningar med SvK:s ledningar att redovisas och åtgärder diskuteras i samråd med Svenska Kraftnät.*

### 13. Jordbruksverket

Har inga synpunkter på alternativval och noterar att intrångsfrågor i jord- och skogsbruk kommer att behandlas i kommande MKB.

**Kommentar:** *Ingen kommentar.*

### 14. Malungs kommun

Kommunen intar tills vidare en avvaktande hållning till alternativ 0+. Att bygga vägen med lägre standard än målstandard får betraktas som synnerligen tveksamt med hänsyn till att kommunen eftersträvar riksvägsstatus för hela Västerdalsvägen till Sälen. Om målstandard dock skall eftersträvas kan befaras att fastighetsintrång m m kan komma att bli av oacceptabel omfattning.

Enligt kommunens bedömning innebär östliga alternativ totalt sett större konflikter och olägenheter (bl a konflikter med skogsbruk, rekreationsintressen och järnvägsintresse, avbräck för näringsidkare längs befintlig väg, oattraktiva sträckningar ur upplevelsesynpunkt) jämfört med övriga alternativ.

Under rubriken "landskapsbild" i MKB:n förutsätts att även vägtrafikanternas upplevelse av vägen med omgivningar medtas i bedömningarna och under rubriken "friluftsliv" befintliga spår i rekreationsområdet öster Ytternäs behandlas.

Vid sidan an miljökonsekvenser förutsätts också att vägsträckningarnas konsekvenser för det lokala näringslivet redovisas (gäller i synnerhet östliga alternativ), samt att väglokalisering inte får ske så att möjlighet till återuppbyggnad av järnväg kompliceras.

Kommunen tillstyrker fortsatt utredning av alternativ V1. Har även ingen erinran mot att varianterna V2 och V3 i den norra delen studeras vidare.

**Kommentar:** *Samtliga kommunens synpunkter är behandlade i vägutredningen.*

### **Yttranden inkomna under utställelse av vägutredningen 10 juli till 31 augusti 2001**

1. Leif Olsson, fastighetsägare Ytternäs 2:16
2. Jan Nilsson, fastighetsägare Ytternäs 2:11
3. Joel Andersson, fastighetsägare Bu 50:1
4. Mikael Johansson, fastighetsägare Bu 9:13
5. Katarina Renheim, fastighetsägare Ytternäs 2:19
6. Bu Samfällighetsförening, gm ordf. Jan-Erik Nygårds

Anser att de båda förslagen som följer befintlig väg (alt förbättring och ombyggnad) inte är realistiska eftersom samma problem som finns idag kommer att finnas kvar. Vägen kommer

att ha en stor mängd små och stora kurvor och ett stort antal tillfartsvägar blir kvar. Ur trafiksäkerhetssynpunkt sker ingen markant förbättring och de stora problemen att under de intensiva turistperioderna komma ut på "stora vägen" kommer även i framtiden att finnas kvar.

Anser att Östalternativen "tar livet" av byn då vägen går helt utanför byn. Många boende lever till stor del på turismen genom de serviceinrättningar som idag finns.

För Västalternativen anføres att Väst 2 och 3 ger en betydligt större åverkan på den fina landskapsbilden än Väst 1.

Förordar det gamla "huvudspåret", Väst 1, då det är det enda realistiska alternativet med hänsyn till trafiksäkerhet, samhällsnytta och olägenheter för "drabbade" fastighetsägare.

**Kommentar:** *Ingen kommentar.*

#### 7. Hans Andersson och Marianne Sköldner, fastighetsägare Bu10:9

Anser att de båda förslagen som följer befintlig väg (alt förbättring och ombyggnad) inte är realistiska eftersom samma problem som finns idag kommer att finnas kvar. Vägen kommer att ha en stor mängd små och stora kurvor och ett stort antal tillfartsvägar blir kvar. Ur trafiksäkerhetssynpunkt sker ingen markant förbättring och de stora problemen att under de intensiva turistperioderna komma ut på "stora vägen" kommer även i framtiden att finnas kvar.

Anser att Östalternativen "tar livet" av byn då vägen går helt utanför byn. Många boende lever till stor del på turismen genom de serviceinrättningar som idag finns.

Väst 1 är för mig och för övervägande delen boende efter dalgången det absolut mest fördelaktigaste alternativet. Vi erhåller en mycket trafiksäker sträckning genom bygden utan att göra alltför stor åverkan på landskapsbilden. Vägverket ger bygden möjlighet att leva vidare med de serviceinrättningar som idag finns och vi får möjlighet att visa upp en vacker bygd längs älven. Vår fastighet blir "drabbad" med alt Väst 1 men vi anser att vi får ta denna smärre olägenhet. Alla måste lite grand "ge och ta" för att överhuvudtaget genomföra byggandet av en ny genomfartsled.

Med Väst 2 alternativet blir det mer eller mindre omöjligt att bo kvar på vår fastighet eftersom vi därigenom kommer att ha vägar helt och hållet runt omkring oss. Vår gård är en av de absolut äldsta gårdarna i bygden och man spolierar helt och hållet eventuella möjligheter att i framtiden bedriva någon form av näringsverksamhet på gården.

Förordar det gamla "huvudspåret", Väst 1, då det är det enda realistiska alternativet med hänsyn till trafiksäkerhet, samhällsnytta och olägenheter för "drabbade" fastighetsägare.

**Kommentar:** *Ingen kommentar.*

8. Ernfrid och Gudrun Ljungberg, fastighetsägare Bu 6:4 och 40:1

Framför att den förslagna sträckningen enligt alternativ Väst 3 kommer att inkräkta på en stor del av tomtens framsida. Detta medför med största sannolikhet bullerstörningar, avgasutsläpp o d. Det får till följd att fastighetens marknadsvärde kraftigt försämras. Dessa synpunkter måste beaktas vid vägbygget.

**Kommentar:** *Om beslutet av vägkorridor blir alternativ Väst 3 kommer framförda synpunkter att beaktas i den fortsatta planeringsprocessen.*

9. Rolf Östling, fastighetsägare Bu 15:11 och Bengt Lindow fastighetsägare Bu 14:7

Hänvisar i första hand till översänt brev till vägverket 2001-06-06 med bilagt brev till Malungs kommun daterat 2001-05-17. I breven framgår att det är kompakt motstånd av 14 berörda fastighetsägare mot alternativ Väst 1. Alternativen Väst 2 eller 3 prioriteras. Två fastighetsägare förordar Väst 3.

Något ställningstagande till övriga alternativ gjordes ej.

Kompletterande synpunkter:

- Befintlig väg via Risätra (väg 1044) bör behållas. Vägen används förutom av lokaltrafik även av skolbuss, posten och som lokal gång- och cykelväg.
- Alternativ Väst 1 tar bort denna väg med anslutning till ett flertal bostadsfastigheter och skär sönder den gamla bebyggelsen. Den gamla genuina landskapsbilden med bron och Buvalla blir förstörd.
- Med hänsyn till om någon bostadsfastighet i norra delen av alt Väst 3 behöver rivas förordar undertecknade alt Väst 2 om ett västalternativ blir aktuellt
- Med hänsyn till den totala miljöbedömningen tillstyrker undertecknade ett utförande enligt alternativ Öst 1 som gör minsta intrånget på bostadsfastigheter. Turister som vill uppleva den natursköna älvdalen kan svänga av från huvudvägen och i lugn och ro njuta av landskapet. De stressade vinterturisterna till Sälen vill komma fram så fort som möjligt och förordar säkert detta alternativ.

**Kommentar:** *Vid en utbyggnad av alternativ Väst 1 kan gång- och cykeltrafiken nyttja dels, som idag, den gamla banvallen dels nuvarande väg som blir lokalväg. En samordning av fastighetsanslutningar bör så långt som möjligt eftersträvas.*

10. Lars-Urban Helje, fastighetsägare Risätra 8:16

Refererar till tidigare brev (se skrivelse nr 2 under rubriken Yttranden med anledning av informationsmöte) där han förespråkat en vägsträckning öster om befintlig väg. Har efter att ha läst vägutredningen blivit ännu mer övertygad om att den nya vägen skall gå öster om befintlig väg och bebyggelsen. Framför följande argument:

- Inte framsynt med en 27 meter bred vägkorridor genom det vackra landskapet nere vid älven. Området är idag ett fridfullt strövområde som måste bevaras. Många bostadshus kommer att få bullernivåer över riktvärdet.
- Driver jordbruk och har betesdjur på båda sidor om alternativ Väst 1.
- Malungs kommun är angelägen om att turisterna skall komma snabbt till Sälen. De vill också bjuda en vacker väg ur upplevelsesynpunkt. En östlig sträckning ger en snabb och trafiksäker väg och vill man åka en vacker väg kan trafikanterna köra in på gamla vägen och åka lite långsammare.

Anser att det finns endast en lösning. Den nya vägen skall byggas öster om dalgången.

**Kommentar:** *Västalternativen, som fram till Risätra skola är gemensamma, följer på en sträcka av ca 3 km en nerlagd banvall som idag har en korridorbredd på ca 6 – 8 m. Efter Risätra skola följer Väst 2 banvallen i ytterligare 1 km och Väst 3 i 2 km. Korridoren i landskapet skulle på dessa sträckor, vid en utbyggnad av något av Västalternativen, öka med ca 20 m.*

*Jordbruk och djurdrift bedrivs även idag på båda sidor om nuvarande väg 297. Vid en utbyggnad av något av Västalternativen får behovet av säkra anslutningar och korsningar studeras vidare i kommande detaljprojektering.*

#### 11. Östra Lillmons Bysamfällighetsförening (40 delägare)

Protokoll fört vid sammanträde 2001-08-23.

Efter diskussion beslutade delägarna enhälligt, att rekommendera Vägverket, något av alternativen Väst.

De östliga alternativen medför enligt delägarna:

- Brukningsenheternas skogsbruk försvåras avsevärt och alternativen skapar stora problem vid nyttjandet av jakträtten.
- ”Riksintresseområde” föreligger och är idag helt orört. De västliga alternativen (gammal järnvägsbank och nuvarande 297) berör redan ”riksintresseområde” och är således inte orört idag.

Beslutades att kalla till nytt sammanträde om något av de östliga alternativen föreslås för ny vägsträckning.

**Kommentar:** *Ingen kommentar.*

#### 12. Banverket

Har inget att erinra mot vägutredningen.

**Kommentar:** *Ingen kommentar.*



### 13. Lima Besparingsskog och Lima Utveckling AB

Konstaterar att nuvarande väg har mycket låg standard. De stora variationerna i trafikintensiteten under vintersäsongen tillsammans med blandningen av genomfartstrafiken och den lokala trafiken inverkar menligt på trafiksäkerheten och framkomligheten. Under högtrafik vintertid är det mycket svårt att ta sig ut, över väg 297 eller göra vänstersväng utan att man tvingas till omvägar. Vägen belastas även av mycket tung trafik inte minst virkestransporter. Förhållandena för kollektivtrafiken är dåliga. Det är viktigt att vägen snarast får en godtagbar standard.

Kommenterar alternativen i vägutredningen enligt följande:

- Alternativ Ombyggnad medför stora ingrepp i befintlig bebyggelse men ger trots det inte erforderlig standard och separering mellan genomfartstrafik och lokaltrafik. Alternativet bör inte ligga till grund för fortsatt projektering.
- Alternativ Förbättring ger för låg geometrisk och trafikteknisk standard. Alternativet bör inte ligga till grund för fortsatt projektering.
- De östliga alternativen ger visserligen möjlighet till separation mellan genomfartstrafik och lokaltrafik, men barriäreffekterna för skogsbruket och det rörliga friluftslivet blir för stora trots tillkomsten av vissa planskildheter. Anläggningskostnaderna är betydligt högre än för övriga alternativ. Östalternativen är klart sämre vad gäller näringsliv och turism. Alternativet bör inte ligga till grund för fortsatt projektering.
- De västliga alternativen (Väst 1 – 3) är bra eller bäst med hänsyn till flertalet bedömningsgrunder (funktion, teknisk standard, framkomlighet, trafiksäkerhet) och i stort likvärdiga.
- Väst 1, 2 och 3 är i stort sett likvärdiga när det gäller överensstämmelse med översiktsplanen.
- När det gäller näringsliv och turism är möjligheterna bäst i de västliga alternativen att marknadsföra verksamheter som är beroende av att locka in förbipasserande. Förutom de i utredningen under - 2.6 Näringsliv och sysselsättning - förtecknade verksamheterna som samtliga kan marknadsföras från dessa alternativ finns två snickerier, en tvätterianläggning och ytterligare en turistanläggning inom området.
- Väst 1 överensstämmer i allt väsentligt med byggnadsplan för småindustri i Bu by. Väst 2 kommer i konflikt med nämnda detaljplan. Väst 3 kan marginellt beröra byggnadsplanelagt område i Limesforsen.
- Fler byggnader kan behöva rivras enligt Väst 2 (4 st) resp Väst 3 (5 st) mot 2 st i Väst 1.
- Linjeföringen vid anslutningen till befintlig väg vid gatuköket kan starkt ifrågasättas i alt Väst 2. Den geometriska kontinuiteten förändras markant vilket inte är bra, speciellt när det gäller den stora andelen fjärrtrafik vintertid. fjärrtrafikanterna håller ofta en hög hastighet eftersom de färdas längre sträckor, vilket kan försämra trafiksäkerheten. Lösningen verkar dessutom något krystad med kraftiga ingrepp i befintlig bebyggelse.

Kommenterar MKB:n enligt följande:

- De västliga alternativen berör riksintresseområdena för naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv i Västerdalälvens dalgång. Vi anser att inverkan på riksintresseområdena är måttliga. Med speciella hänsynstaganden bör inverkan kunna begränsas genom anpassningar av vägens läge i plan och i höjd. Vägalternativen följer i stort befintlig banvall eller befintliga vägar. Strandområdena nyttjas inte speciellt intensivt för rekreatiönsändamål då den strandnära marken i huvudsak är ianspråktagen för bebyggelse eller jordbruk.
- När det gäller buller bedöms fler bostadshus få bullernivåer över riktvärdet 55 dBA med Väst 1 (52 st) än med Väst 2 (38 st) resp Väst 3 (44 st).
- Väst 2 och 3 är något sämre när det gäller hushållningen med naturresurser beroende på längre sträckor nybyggnad i odlingslandskapet än Väst 1. Väst 2 och 3 tangerar dessutom det inre skyddsområdet för vattentäkten i Ytternäs.

Anser att endast något av alternativen Väst 1 eller Väst 3 bör ligga till grund för fortsatt projektering.

**Kommentar:** *Standarden för linjeföringen i alternativ Väst 2 vid gatuköket uppfyller de minimikrav som målstandarderna anger. Det illustrerade läget för anslutningen av lokalvägen på västra sidan är mindre bra och bör studeras vidare i kommande detaljprojektering vid en utbyggnad av alternativ Väst 2.*

#### 14. Riksantikvarieämbetet

Konstaterar att samtliga alternativ i befintlig bebyggelse berör områden av riksintresse både enligt 3 kap 6 § och 4 kap 1 och 6§ miljöbalken. De östliga alternativen berör dock enbart riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap 6§ miljöbalken. RAÄ anser att ytterligare intrång i området kring Östra Ofors och Östra Lillmon där de båda typerna av riksintresse sammanfaller bör undvikas.

RAÄ anser att det som sägs i utredningen ang riksintresset Olsmyran som berörs av de östliga alternativen ... "korsar riksintresset Olsmyran på längre sträcka än de västliga alternativen, men i en zon där inga utpekade värden finns"... ej innebär på intet sätt att man kan garantera att denna zon är fri från fornlämningar eller andra kulturlämningar. Den kulturhistoriska utredning som upprättats av Dalarnas museum och den kortfattade motivering för riksintresseområdet Olsmyran (från RAÄ's hemsida) beskriver bl a fornlämningar från lågteknisk järnframställning och spår efter fäboddrift. Båda dessa företeelser kan sägas vara av utmarkskaraktär och relaterar till den bebyggelse och inägomark som etablerats närmare älven. Det är det bevarande sambandet mellan företeelser inom ägor och samtida företeelser i utmarkerna som utgör en av de värden som konstituerar riksintresset.

RAÄ anser att, för att det skall vara möjligt att bedöma konsekvenserna av samtliga alternativ på ett likvärdigt sätt, är en närmare precisering av de östliga alternativen nödvändig. Bl a i förhållande till hittills utpekade lämningar av forntida eller annan kulturell karaktär. Även hänsyn till det järnvägsreservat som finns i kommunens översiktsplan bör tas. En utbyggd

järnväg torde i sig leda till ett relativt stort intrång med barriäreffekt inom riksintresseområdet. En samlokalisering med vägen skulle troligen inte innebära större ytterligare skador. Enbart en väg i det östliga alternativet innebär också barriäreffekter inom riksintresseområdet. I samtliga dessa alternativ blir en översyn av vad som därefter konstituerar riksintresset sannolikt nödvändig.

RAÄ framhåller vikten av att samtliga valda förslag, inför färdigställandet av vägutredningen, utreds på ett likartat sätt.

**Kommentar:** *I den kulturhistoriska utredning som utförts av Dalarnas museum, på uppdrag av Vägverket, har förutsättningen angående en ny vägsträckning varit alternativa terrängkorridorer. För dessa korridorer har en likartad inventering och konsekvensbedömning gjorts utifrån kända och tänkbara forn- och kulturlämningar. För alternativ Väst 1 som har samma sträckning som finns redovisad i tidigare upprättad arbetsplan har vissa arkeologiska undersökningar utförts vilket tillför en detaljinformation om detta alternativ.*

*I det skede av planeringsprocessen – vägutredning – som nu föreligger redovisas ingen fastlagd vägsträckning utan möjliga alternativa terrängkorridorer med en möjlig vägsträckning för att kunna konsekvensbeskriva påverkan på de olika intressena som kan tänkas bli berörda.*

*När det gäller RAÄ synpunkt på en precisering av de östliga alternativen så finns en möjlig sträckning redovisad, på samma sätt som för övriga alternativ, som ligger till grund för de konsekvenser som redovisas i utredningen. Vägverket anser att det både i Dalarnas museums utredning och i vägutredningen har gjorts en inventering och konsekvensbedömning på ett likartat sätt för samtliga alternativ.*

*Beträffande en framtida järnvägsutbyggnad torde den ligga långt fram i tiden. Banverket har i sitt remissvar angett att de inte har några pågående planer eller projekt som berör vägutredningsområdet. Malungs kommun har i sin översiktsplan redovisat ett reservat för en framtida järnväg. Några konkreta planer på en utbyggnad finns ej för närvarande varför en samlokalisering väg/järnväg ej är aktuell.*

## 15. Malungs kommun

Avstyrker alternativet Förbättring, jämför flera negativa aspekter som redovisas i utredningen. Ställer sig vidare ytterst tveksam till alternativet Ombyggnad som – även om bl a bra funktion, samhällsnytta och litet ingrepp i naturresurser uppges vara positiva aspekter – samtidigt är det sämsta med avseende på ingrepp och störningar för befintliga bostadsfastigheter. Alternativet uppfyller inte heller målstandard för vägen. Enligt nyligen fattat regeringsbeslut kommer länsväg 297 till Sälen att erhålla riksvägsstatus (Rv 71), och en fullgod vägstandard är därmed ett starkt motiverat krav.

Malungs kommun har tidigare, dels i samband med föregående arbetsplan, dels i yttrande till Vägverket i april 2001 (se skrivelse nr 14, under rubriken Yttrande utökat samråd) tillstyrkt alternativet Väst 1.

Varianterna av Västalternativet (Väst 1 – 3) i den norra delen vid Bu ger något olika konsekvenser med avseende främst på antal störda bostadshus, befintlig kiosk, intrång på jordbruksmark, påverkan på riksintressen och landskapsbild, detaljplaneområde vid Bu industriområde samt påverkan på skyddsområde för vattentäkt.

Malungs kommun anser att alternativ Väst 1 med fördel bör kunna väljas. Kommunen har dock ingen erinran, om Vägverket vid en samlad utvärdering bedömer att alternativ Väst 3 är att fördra, att detta alternativ väljs.

**Kommentar:** *Ingen kommentar.*